Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2025–2026

Aanhangsel van de Handelingen

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

2702

Vragen van het lid **Boelsma-Hoekstra** (CDA) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *de afsluiting van de Merwedebrug voor vrachtverkeer* (ingezonden 20 juli 2026).

Antwoord van Minister **Karremans** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 18 augustus 2026).

Vraag 1
Heeft u kennisgenomen van het bericht dat de Merwedebrug op de A27 per direct wordt gesloten voor vrachtverkeer, omdat de constructieve veiligheid voor zwaar verkeer niet langer kan worden gegarandeerd?[1]

Antwoord 1
Ja.

Vraag 2
Op welk moment heeft Rijkswaterstaat voor het eerst signalen ontvangen dat de sterkte van de boogconstructie mogelijk onvoldoende was? Kunt u een tijdlijn geven van de onderzoeken, bevindingen en besluitvorming?

Antwoord 2
Bij de voorbereiding van de werkzaamheden voor het project A27 Houten – Hooipolder, waarbij een nieuwe brug naast de bestaande gebouwd gaat worden, zijn in 2025 en 2026 aanvullende herberekeningen en inspecties uitgevoerd. Hieruit bleek dat naast inspecties ook aanvullend materiaalonderzoek gewenst was. Afgelopen maanden zijn deze aanvullende onderzoeken door Rijkswaterstaat en TNO uitgevoerd. Op 16 juli zijn de voorlopige resultaten door TNO aan Rijkswaterstaat gedeeld. De materiaaleigenschappen bleken slechter te zijn dan verwacht en hiermee was er noodzaak om met spoed de constructieve veiligheid van de brug te herbeoordelen. Op 17 juli is op basis hiervan opgeschaald en is op zaterdag 18 juli 17.30 een vrachtwagenverbod ingesteld.

[1] De Telegraaf, 18 juli 2026, Merwedebrug vanaf zaterdagavond gesloten voor vrachtwagens, brugconstructie niet veilig | De Telegraaf

ah-tk-20252026-2702
ISSN 0921 - 7398
's-Gravenhage 2026

Vraag 3
Waren er eerder signalen bekend die aanleiding hadden kunnen zijn om maatregelen te treffen? Zo nee, waarom niet? Zo ja, waarom is er pas op dit moment besloten tot een verbod voor vrachtverkeer en niet eerder gekozen voor maatregelen?

Antwoord 3
Nee, zie beantwoording van vraag 2: op 16 juli 2026 is uit onderzoek gebleken dat de constructieve sterkte van de brug beneden de toelaatbare norm kwam.

Vraag 4
Hoe kan het dat nu blijkt dat het staal van de brug minder sterk is dan eerder werd aangenomen? Is sprake van nieuwe onderzoeksmethoden, nieuwe inzichten of eerdere mogelijke onjuiste aannames?

Antwoord 4
Bij de Merwedebrug was i.v.m. de voorbereiding voor de werkzaamheden van de bouw van de nieuwe Merwedebrug materiaalonderzoek nodig. Uit dit materiaalonderzoek is gebleken dat de sterkte van het staal van de brug aanmerkelijk minder is dan verwacht en waarmee dus ook geen rekening gehouden was.

Vraag 5
Welke lessen zijn er getrokken toen de Merwedebrug in 2016 moest worden afgesloten voor vrachtverkeer vanwege haarscheurtjes in de constructie? En hoe kan het dat die maatregelen kennelijk onvoldoende waren om een nieuwe ingrijpende maatregel te voorkomen?

Antwoord 5
Bij de huidige afsluiting van de brug zijn de rapporten en aanbevelingen van de afsluiting in 2016 bij de hand genomen. Ook toen werd de brug voor verkeer zwaarder dan 3,5 ton afgesloten. De aanbevelingen hadden met name betrekking op een betere betrokkenheid van medeoverheden en andere belangrijke partijen, wat nu ook zorgvuldiger is gedaan. De aanleiding voor de afsluiting was echter verschillend: toen was er sprake van vermoeiing van de verbindingen in de brug waardoor scheurtjes waren ontstaan en daar zijn toen ook passende maatregelen op getroffen, zoals het aanbrengen van verstevigingen en verscherpte inspecties. Uit het hiervoor genoemde onderzoek blijkt dat het staal van de brug een andere kwaliteit heeft dan verwacht en waarmee dus ook geen rekening mee gehouden was.

Vraag 6
Welke gevolgen van deze afsluiting verwacht u voor de bereikbaarheid van Midden- en Zuid-Nederland, de logistieke sector, de economie en ondernemers?

Antwoord 6
Omdat het alleen een afsluiting voor vrachtverkeer is, is de verwachting dat het effect op de bereikbaarheid van Midden- en Zuid-Nederland als geheel beperkt zal zijn, hoewel dit voor ondernemingen in de nabije omgeving van de brug een groter effect kan hebben. Voor het vrachtverkeer is de inschatting dat de extra reistijd als gevolg van de afsluiting op rustige momenten 30–45 minuten zal bedragen en de extra reistijd tijdens drukke momenten kan oplopen tot 45 tot 60 minuten voor 7.000 tot 8.000 vrachtwagens per dag per rijrichting over de brug.

Vraag 7
Bent u het met eens met de stelling dat er aanvullende maatregelen moeten worden genomen om de hinder voor weggebruikers, omwonenden en transportbedrijven en de economische schade te beperken? Zo nee, waarom niet? Zo ja, welke maatregelen worden hiervoor genomen? Welke alternatieve routes zijn er beschikbaar en zijn die voldoende toegerust voor de extra verkeersdruk?

Antwoord 7
Door het vrachtwagenverbod moet vrachtverkeer gebruikmaken van alternatieve routes. Personenauto's en ander verkeer kunnen de brug blijven gebruiken. Lijnbussen en hulpdiensten vallen niet onder het verbod voor vrachtverkeer. Deze uitzondering is noodzakelijk om de bereikbaarheid van de regio te waarborgen. Met het weren van vrachtverkeer wordt de verkeersdruk van zware voertuigen sterk verminderd, terwijl het openbaar vervoer beschikbaar blijft voor reizigers en de hulpverlening op peil blijft. Vrachtverkeer wordt omgeleid via de A15, A16 en A59 of via de A15, A2 en A59. Het vervoer van gevaarlijke stoffen maakt gebruik van de A2. De alternatieve routes zullen naar verwachting het extra aanbod aankunnen. Door werkzaamheden onder andere aan de Papendrechtsebrug en omleidingen voor het vrachtverkeer moeten weggebruikers rekening houden met drukte op de Nederlandse wegen, waardoor de reistijd kan oplopen. We monitoren de verkeerssituatie en nemen waar nodig aanvullende verkeersmaatregelen. Ondernemers kunnen eventueel een beroep doen op de regeling voor nadeelcompensatie.

Vraag 8
Welke verkeersmaatregelen worden getroffen om sluipverkeer en overbelasting van omliggende wegen en bruggen te voorkomen?

Antwoord 8
Zie beantwoording van vraag 7. Lokale alternatieven zijn beperkt vanwege de grote rivieren die dat niet toestaan, waardoor sluipverkeer naar verwachting beperkt zal blijven.

Vraag 9
Is onderzocht of tijdelijke versterkingsmaatregelen of tussentijdse reparaties mogelijk zijn om (een deel van) het vrachtverkeer eerder weer veilig over de Merwedebrug te laten rijden? Zo ja, welke mogelijkheden zijn onderzocht en waarom zijn deze wel of niet uitvoerbaar? Zo nee, bent u bereid de mogelijkheid van tijdelijke versterkingsmaatregelen of tussentijdse reparatie te verkennen?

Antwoord 9
Met de constatering dat de staalkwaliteit van de brug minder sterk is dan eerder werd aangenomen, is een eenvoudige versterking of reparatie vrijwel zeker niet genoeg: de brug als geheel is te zwak. Op dit moment worden er nadere onderzoeken uitgevoerd naar de sterkte van de brug en passende maatregelen daarbij. De resultaten tot nu toe bevestigen de eerdere conclusies dat de brug niet voldoet aan de geldende normen, en bevestigen de noodzaak van de genomen maatregelen. Duidelijkheid over de duur van de maatregelen kan gegeven worden als er genoeg zicht is op de sterkte van de brug en de maatregelen die nodig zijn om de beperkingen op te mogen heffen. Omdat de onderzoeken nog lopen is daar nu nog geen antwoord op te geven.

Vraag 10
Hoe vaak zal de Merwedebrug de komende periode worden geïnspecteerd en welke criteria worden gehanteerd om te beoordelen of aanvullende beperkingen noodzakelijk of juist versoepelingen mogelijk zijn?

Antwoord 10
Op dit moment worden er nadere onderzoeken uitgevoerd naar de sterkte van de brug en passende maatregelen daarbij.

Vraag 11
Welke bruggen kunnen met vergelijkbare problemen te maken krijgen vanwege constructie of materiaal? Bent u bereid dit in kaart te brengen en kun u hiervan een overzicht geven, inclusief de eventuele verkeersbeperkingen die worden voorzien?

Antwoord 11
Jaarlijks publiceren Rijkswaterstaat en ProRail rapportages over de technische staat van de infrastructuur in Nederland. Op 8 december 2025 zijn de meest recente rapportages met de Kamer gedeeld.[2] De eerstvolgende Staat van de Infrastructuur wordt dit najaar gepubliceerd.
In de RWS-rapportage wordt ook gerapporteerd over kunstwerken die in een zodanige slechte staat verkeren dat er gebruiksbeperkingen zijn opgelegd en/of die onder een verhoogd inspectieregime staan. In de meest recente rapportage gaat het om respectievelijk 80 objecten (waarvan 72 bruggen en viaducten) met een gebruiksbeperking en 104 objecten (waarvan 72 bruggen en viaducten) die onder een verhoogd inspectieregime staan.[3]

Vraag 12
Zijn de huidige inspectie- en monitoringsprogramma's van Rijkswaterstaat voldoende om dit soort problemen tijdig te signaleren? Zo ja, hoe verklaart u dat deze maatregel nu alsnog onverwacht noodzakelijk blijkt?

Antwoord 12
Bij instandhouding spelen altijd onzekerheden. Er is veel in beeld, maar niet alles is voorspelbaar. Alle kunstwerken worden periodiek geïnspecteerd (regulier inspectieprogramma) en er vinden tijdens regulier onderhoud schouwen plaats. Indien nodig zullen aanvullende technische inspecties en herberekeningen worden uitgevoerd of monitoring plaatsvinden. Uitkomst van een inspectie of herberekening kan, zoals bij de Merwedebrug, onverwacht slechter zijn dan verwacht en dan zijn acute maatregelen noodzakelijk. Bij de Merwedebrug is dit aan het licht gekomen na materiaalonderzoek bij de voorbereiding voor de werkzaamheden van de bouw van de nieuwe Merwedebrug, zie ook beantwoording vraag 2.

Vraag 13
Welke gevolgen heeft deze situatie voor de planning van de vervanging van de Merwedebrug? Is versnelling in uw ogen mogelijk en wenselijk?

Antwoord 13
In de huidige planning voor de bouw van de nieuwe Merwedebrug is reeds fors ingezet op slimme bouwfasering om met name de eerste (westelijke) brug zo snel mogelijk beschikbaar te hebben ter vervanging van de huidige brug. Deze planning resulteert naar verwachting in een openstelling van de nieuwe Merwedebrug West in 2031[4].
De bouw van de nieuwe brug is complex. Zeker ook omdat de nieuwe brug op korte afstand wordt gebouwd van de bestaande brug. De bouwwerkzaamheden kunnen namelijk van invloed zijn op de huidige brug (zettingen, trillingen). Voorkomen moet worden dat de bestaande brug door de werkzaamheden beschadigd raakt. De recent bekend geworden slechtere staat van de huidige brug, vergroot de bouwcomplexiteit en legt daarmee extra druk op de bouwplanning. Zo mag ook het bouwverkeer voor de bouw van de nieuwe Merwedebrug geen gebruik maken van de bestaande brug. Dit heeft consequenties voor de bouwlogistiek. De impact wordt op dit moment onderzocht. Een verdere versnelling van de bouw ligt hiermee niet voor de hand.

Vraag 14
Verwacht u dat vergelijkbare acute verkeersbeperkingen de komende jaren vaker zullen voorkomen vanwege de verouderde staat van Nederlandse bruggen en viaducten? Zo ja, welke maatregelen neemt u om dergelijke situaties zoveel mogelijk te voorkomen en welke invloed heeft dit op het net vastgestelde afweegkader?

---

[2] Kamerstuk 36 800 A, nr. 9
[3] Het gaat daarbij om een momentopname met peildatum juli 2025
[4] Kamerstuk 36 800 A, nr. 61

Antwoord 14
Ja. In de beleidsbrief van 24 april jl. is aan de Kamer onder meer gemeld dat in juli 2025 er 80 kunstwerken waren met (gewichts- of doorvaart-) beperkingen voor de Rijkswegen en de Rijksvaarwegen. Daarbij is aangekondigd dat als we niets doen, het de verwachting is dat dit aantal in 2030 verdubbeld is. Het kabinet heeft zich als doel gesteld om de negatieve trend van meer en/of langer durende beperkingen als gevolg van achterstanden in het onderhoud deze kabinetsperiode te doorbreken.
In het afweegproces[5] vormen constructieve en waterveiligheid het vertrekpunt voor de verdere prioritering van de instandhoudingsopgaven en de ontwikkelingsopgaven binnen het MIRT.

Vraag 15
Bent u bereid de Kamer periodiek te informeren over de uitkomsten van het aanvullende onderzoek, de voortgang van eventuele tijdelijke maatregelen en de gevolgen voor de bereikbaarheid en de planning van de vervanging van de Merwedebrug?

Antwoord 15
Zodra daar aanleiding toe is, wordt de Kamer over de uitkomsten geïnformeerd.

Vraag 16
Bent u bereid bovenstaande vragen binnen 14 dagen te beantwoorden?

Antwoord 16
De beantwoording is zo snel als mogelijk aan uw Kamer gezonden. Helaas is dit niet binnen de gevraagde 14 dagen gelukt.

[5] zie ook Kamerstuk 36 800 XII, nr. 39